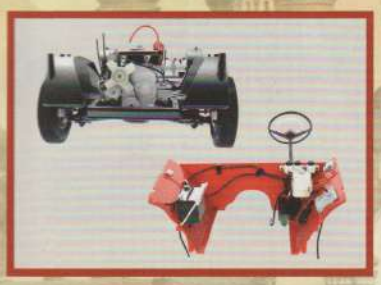
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 25

СИСТЕМА ПИТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ ВАЗ-2101

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00025

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 25, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 10 900 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

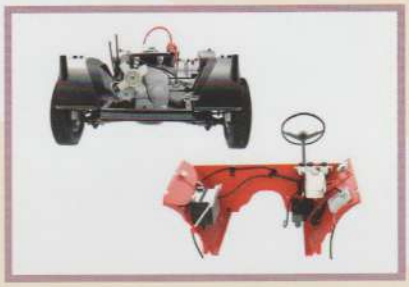
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 21.11.2018.
Дата выхода в свет: 21.02.2019.

Фотографии и иллюстрации:
С. 6, 7 (справа), 8 (внизу) © ИТАР ТАСС;
С. 7 (слева) © О. Иванов;
С. 9, 10 (вверху), 11 (слева) © частная коллекция;
С. 10 (внизу), 11 (справа) © East News;
С. 11 (внизу) © Dreamstime.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Монтаж аккумулятора

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Система питания двигателя ВАЗ-2101

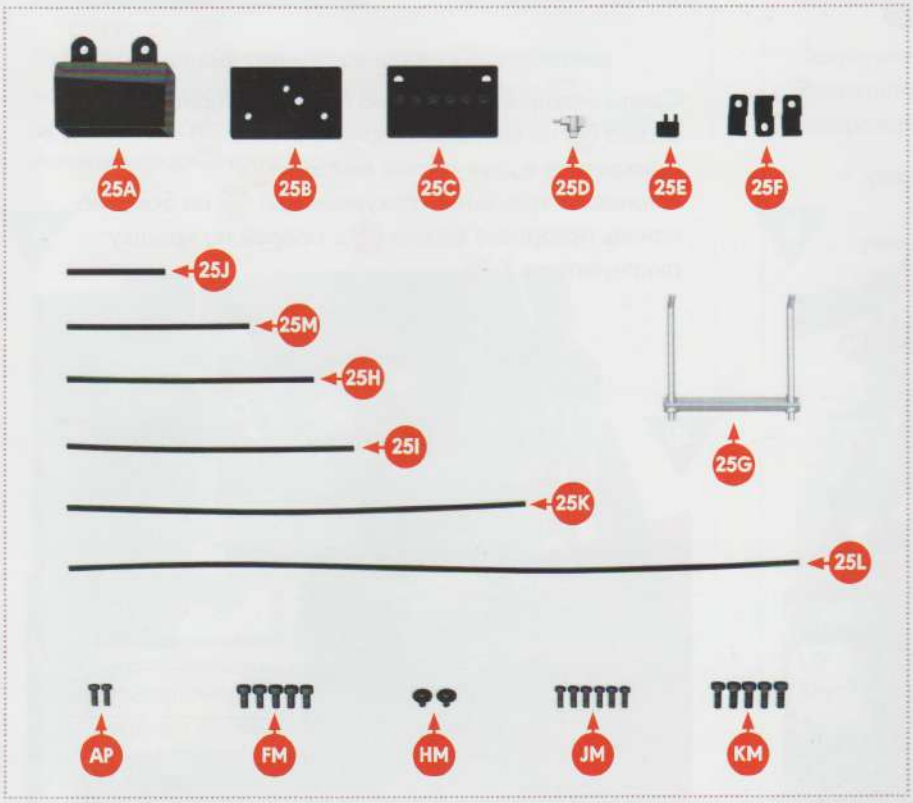
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Луи Шевроле: имя, ставшее брендом

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

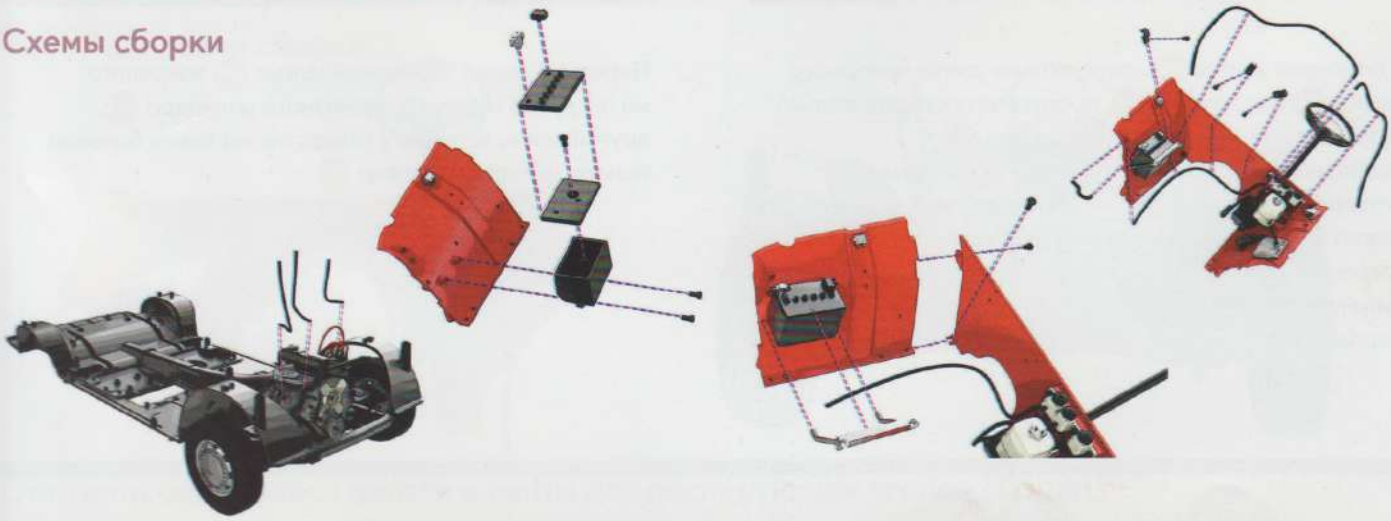
Монтаж аккумулятора

Из деталей, полученных с этим номером, смонтируйте аккумулятор и установите его в моторный отсек вашей модели, а также подсоедините к ранее собранным узлам передние тормозные шланги и шланг подачи топлива.

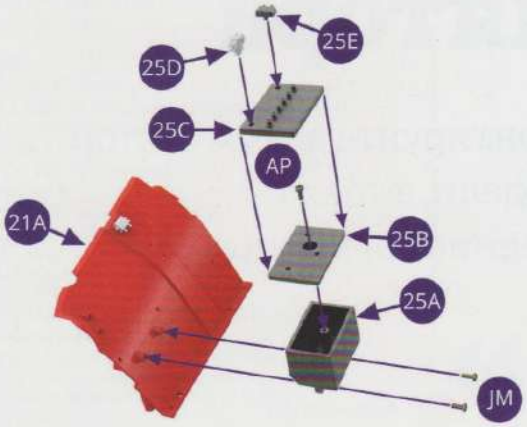


- 25A Аккумулятор
- 25B Крышка аккумулятора 1
- 25C Крышка аккумулятора 2
- 25D Отрицательная клемма аккумулятора
- 25E Положительная клемма аккумулятора
- 25F Зажим (3 шт.)
- 25G Кронштейн аккумулятора
- 25H Провод генератора
- 25I Провод стартера
- 25J Кабель заземления аккумулятора
- 25K Передний левый тормозной шланг
- 25L Передний правый тормозной шланг
- 25M Шланг подачи топлива
- AP Винт M1,7 × 4 мм (2 шт.)
- FM Винт M2,0 × 4 мм (5 шт.)
- HM Винт M1,7 × 3 × 5 мм (2 шт.)
- JM Винт M1,7 × 4 мм (6 шт.)
- KM Винт M2,0 × 5 мм (5 шт.)

Схемы сборки

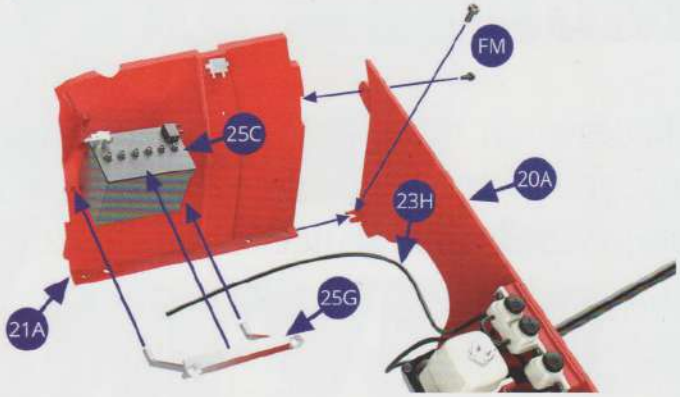


1



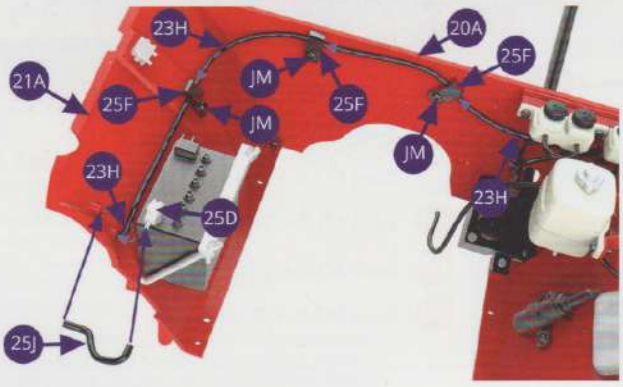
Установите крышку аккумулятора 1 25B на аккумулятор 25A и закрепите винтом AP. Установите крышку аккумулятора 2 25C на крышку аккумулятора 1 25B. Установите отрицательную клемму аккумулятора 25D и положительную клемму аккумулятора 25E на крышку аккумулятора 2 25C. Установите аккумулятор 25A на правую боковую панель моторного отсека 21A и закрепите двумя винтами JM.

2



Соедините правую боковую панель моторного отсека 21A со щитком моторного отсека 20A и закрепите в двух местах винтами FM. Установите кронштейн аккумулятора 25G на боковую панель моторного отсека 21A с опорой на крышку аккумулятора 2 25C.

3



С помощью винтов JM закрепите на щитке моторного отсека 20A три зажима 25F, пропуская последовательно через каждый из них, электропровод 23H. Свободный конец электропровода 23H вставьте в отверстие на правой боковой панели моторного отсека 21A. Кабель заземления аккумулятора 25J закрепите одним концом на отрицательной клемме аккумулятора 25D и другим концом вставьте в отверстие в правой боковой панели моторного отсека 21A.

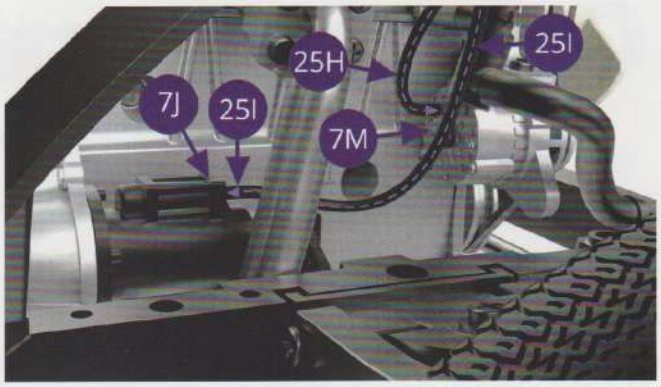
4

Передний левый тормозной шланг 25K закрепите на патрубке главного тормозного цилиндра 23A, другой конец вставьте в отверстие на левой боковой панели моторного отсека 20B.

5

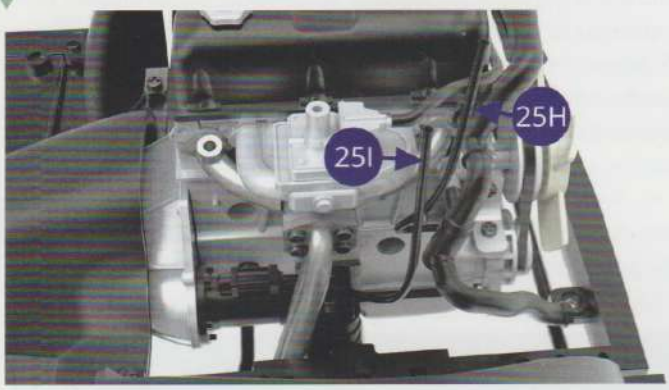
Передний правый тормозной шланг 25L закрепите на патрубке главного тормозного цилиндра 23A, другой конец вставьте в отверстие на правой боковой панели моторного отсека 21A.

6



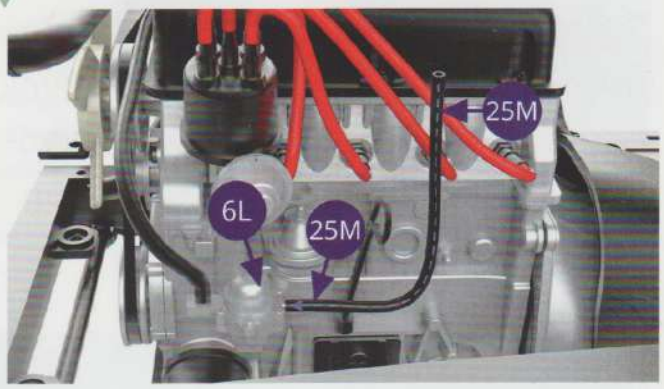
Закрепите провод стартера 25I на стартере 2 7J. Закрепите провод генератора 25H на корпусе генератора 2 7M.

7



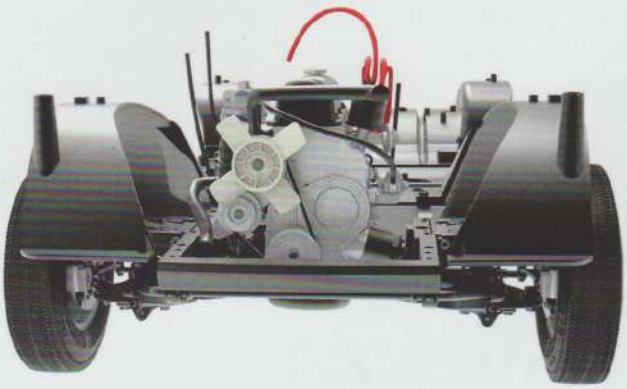
Вид установленных проводов стартера 25I и генератора 25H.

8



Закрепите шланг подачи топлива 25M на патрубке топливного насоса 2 6L.

Вид узлов после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Система питания двигателя ВАЗ-2101

Система питания двигателя включает приборы подачи в карбюратор топлива и воздуха, приготовления горючей смеси и выпуска отработавших газов. Система питания состоит из топливного бака, топливного насоса, воздушного фильтра, карбюратора, впускной трубы, выпускного коллектора, глушителей и трубопроводов.

При работе двигателя топливо из топливного бака подается принудительно топливным насосом по топливопроводам и шлангам в карбюратор, где приготавливается горючая смесь. Воздух поступает в карбюратор через воздушный фильтр. Приготовленная горючая смесь всасывается через впускной трубопровод в цилиндры двигателя.

Топливный бак

Топливный бак стальной, сварен из двух половин. Стальные листы с внутренней стороны освинцованы. Снаружи бак окрашен черной эмалью. Вместимость топливного бака 39 л, включая резерв 4-6,5 л. Бак автомобиля ВАЗ-2101 и его модификаций установлен в багажном отделении кузова справа по ходу автомобиля на резиновой прокладке и прикреплен к кузову двумя хомутами, стянутыми болтом. Заливная горловина бака выведена в нишу в правом заднем крыле и закрывается глухой пробкой на резьбе. Для доступа к пробке необходимо нажать на передний торец

Первые «Жигули» Волжского автозавода. 1970 го

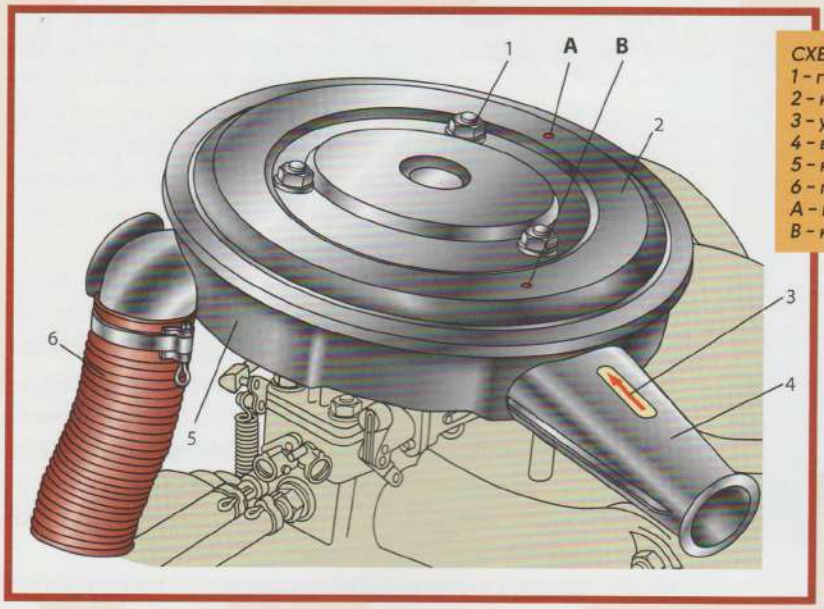


СХЕМА ВОЗДУШНОГО ФИЛЬТРА ВАЗ-2101
1 – гайка
2 – крышка фильтра
3 – установочная стрелка
4 – воздухозаборный патрубок для летнего периода
5 – корпус фильтра
6 – подводящий шланг теплого воздуха для зимнего периода
А – голубая метка «ЛЕТО»
В – красная метка «ЗИМА»

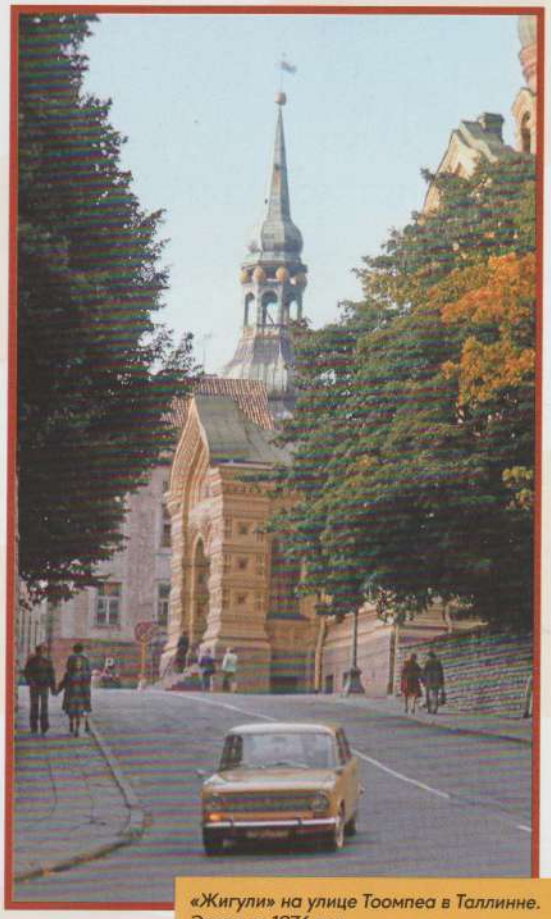
крышки на крыле, которая закрывает нишу. Для вентиляции и доступа атмосферного воздуха топливный бак имеет вентиляционный шланг, который выведен вторым концом в нишу заливной горловины. Топливо, попавшее в петлю вентиляционного шланга при движении автомобиля по неровной дороге, образует жидкостный затвор, препятствующий испарению бензина из бака.

Уровень топлива в баке замеряется поплавком, рычаг которого связан с реостатом датчика указателя, расположенного на щитке приборов. В целях предохранения от разрядов статического электричества корпус бака заземлен специальным проводом на «массу» автомобиля.

Топливный насос

Топливопроводы изготовлены из стальных оцинкованных или освинцованных трубок. Топливопроводы соединены между собой, с баком, с топливным насосом, который соединен с карбюратором резиновыми шлангами в тканевой оплетке. На кузове топливопроводы закреплены пластмассовыми держателями. Отверстия в кузове для прохода топливопроводов загерметизированы резиновыми заглушками.

Топливный насос – диафрагменного типа, с механическим приводом; он установлен на левой стороне блока цилиндров, закреплен на двух шпильках через теплоизоляционную проставку и регулировочные прокладки и снабжен рычагом ручной подкачки топлива. Подача насоса не менее 60 л/ч при частоте качаний 2000 циклов в минуту; насос может обеспечивать давление 20-30 кПа. Привод топливного насоса осуществляется от эксцентрика валика привода масляного насоса и распределителя зажигания через толкатель. Насос состоит из нижнего корпуса с рычагами привода, верхнего корпуса с клапанами и патрубками, диафрагменного узла и крышки.



«Жигули» на улице Тоомпеа в Таллинне. Эстония. 1976 год.

Бензин

Топливом для двигателя ВАЗ-2101 являлся высокооктановый бензин марки АИ-93 с октановым числом 93, определяемым по исследовательскому методу. Бензин АИ-93 мог быть этилированным – в этом случае он окрашивался в синий цвет.

Техосмотр на станции технического обслуживания при Управлении ГАИ. 1985 год.

Воздушный фильтр

В процессе работы двигатель потребляет значительное количество рабочей смеси, состоящей из топлива и воздуха. При этом в атмосферном воздухе содержится значительное количество пыли, сажи, золы, дыма, влаги и других продуктов. Попадание пыли в цилиндры двигателя приводит к ускоренному износу поршневых колец, поршней и цилиндров. Воздушный фильтр обеспечивает очистку воздуха, поступающего в карбюратор, от механических примесей. На двигателе установлен фильтр сухого типа со сменным фильтрующим элементом с предочистителем. Воздушный фильтр имеет сезонную регулировку забора воздуха.

Корпус воздушного фильтра отштампован из стального листа. Корпус фильтра установлен на фланце карбюратора на четыре шпильки и крепится самоконтрящимися гайками. На карбюраторе фильтр уплотнен резиновой прокладкой. Сверху корпус фильтра закрыт крышкой с резиновой уплотнительной прокладкой. Крышка крепится тремя гайками, завернутыми на осях с дистанционными выступами. Корпус и крышка фильтра покрашены черной эмалью.

Фильтрующий элемент изготовлен из специального фильтрующего картона, вставленного в металлические перфорированные оболочки. С наружной стороны установлен фильтрующий элемент из синтетической ваты для предварительной очистки воздуха (предочиститель), увеличивающий пылеемкость фильтра. Фильтрующий элемент устанавливается в корпусе и прижимается крышкой. Эластичные обводы фильтрующего элемента обеспечивают герметичность его соединений с корпусом и крышкой.

Корпус фильтра имеет воздухозаборник холодного воздуха и патрубок забора теплого воздуха из зоны выпускного коллектора отработанных газов. Патрубок соединен гофрированным шлангом с воздухозаборником теплого воздуха. С нижней стороны к корпусу фильтра приварен коллектор вытяжной вентиляции картера двигателя, который соединен с пространством за фильтрующим элементом. Патрубок соединен шлангом с золотниковым устройством карбюратора.

ВАЗ-2101. 1971 год.

Луи Шевроле: имя, ставшее брендом

Марка «Шевроле» известна во всем мире. Но не все знают, кем был человек, подаривший свое имя автомобильному бренду, и как сложилась его судьба.

Рекордная скорость

В 1915 году на 500-мильной гонке в Индианаполисе Шевроле развил на гоночном автомобиле «Корнелиан», весом всего 500 кг, скорость 130 км/ч. К сожалению, не выдержала машина и из-за поломки выиграть в тот раз гонку Луи Шевроле не удалось.

Луи Шевроле родился в Швейцарии в небольшом городке Ла Шо-де-Фон (кантон Невшатель) в семье часовщика. В 1886 году, когда Луи было девять лет, его семья переехала во Францию, в город Бон, где его отец открыл часовой магазин. Однако бизнес шел не очень хорошо, и детство Луи закончилось в 11 лет - он начал работать, чтобы помочь семье. Мальчик устроился в велосипедную мастерскую, быстро освоив технические премудрости. Кроме того, он стал принимать участие в популярных тогда велосипедных гонках, одержав первую победу в 1895 году, в 17 лет.

Судьбоносная встреча

Согласно легенде, важная в жизни Луи Шевроле встреча произошла примерно в это время. У богатого американца, постояльца местного отеля,

Луи Шевроле за рулем гоночного автомобиля. 1920-е годы.

сломался паровой трицикл. Луи удалось быстро починить машину, и впечатленный его умением мультимиллионер Вандербильт (а это был он!) предложил парню переехать в США: «У нас найдется работа для тебя!».

Так ли это было на самом деле или нет (и почему Вандербильт оказался в Боне?), но в 1899 году Шевроле уехал в Париж и устроился на работу уже в автомастерские. Заодно он быстро освоил управление автомобилем и стал пробовать себя в гонках.

Логотип автомобиля «Шевроле» 1911 года.

Француз-Сорвиголова

Впрочем, уже в 1900 году Луи покинул Европу и отправился сначала в Канаду, а затем в США. Здесь он успешно продолжил карьеру автогонщика, установив мировой рекорд скорости – 110 км/ч! За три года он принял участие в 38 автогонках! Его рискованная, но вместе с тем расчетливая манера езды привлекала массу поклонников. Газетчики дали ему прозвище Француз-Сорвиголова. В 1909 году Луи Шевроле при содействии основателя фирмы «Дженерал моторс» Уильяма Дюрана возглавил гоночную команду компании «Бьюик».

Основание компании

Вскоре Луи Шевроле попробовал себя и в бизнесе – в 1911 году на паях с Дюраном он основал компанию «Шевроле Мотор Кар Компани» (Chevrolet Motor Car Company). Опытный предприниматель Дюран рассчитал точно – фамилия популярного гонщика, став автомобильной маркой, не могла не привлечь покупателей. Шевроле лично участвовал в создании автомобилей. Спустя год после образования компании свет увидела «Шевроле Классик Сикс» (Chevrolet Classic Six) – мощная, большая и дорогая машина. За ней последовали не менее роскошные «Бэби Гранд» (Baby Grand), «Роял Мэйл» (Royal Mail) и «Лайт Сикс» (Light Six). Шевроле вообще был сторонником дорогих эксклюзивных авто, в отличие от Дюрана, который связывал коммерческий успех фирмы как раз с массовым выпуском недорогих автомобилей вроде «Форд Т». На этой почве между совладельцами произошел конфликт, и Луи, продав свои акции, навсегда ушел из компании, названной его именем. Этот шаг характеризует его как коммерчески наивного человека. Зачем было продавать акции? Впоследствии, когда они взлетели в цене, он обеспечил бы себе безбедное существование. К тому же Шевроле оставил бывшему компаньону право использовать свое имя в качестве марки! Увы, бизнес никогда не был сильной стороной Луи Шевроле.

Конструктор, гонщик, но не бизнесмен

В 1914 году Луи Шевроле вместе с братьями основал новую компанию «Фронтенак мотор Корпорейшн» (Frontenac Motor Corporation), которая стала заниматься разработкой и изготовлением гоночных автомобилей. Поначалу все было

«Шевроле D1x» 1932 года выпуска.

В машине «Фронтенак» победитель гонок Томми Милтон, второй справа от него – Луи Шевроле. 1921 год.

неплохо: автомобили фирмы добились нескольких побед в американских гонках. Но в ходе одной из них в 1920 году погиб его брат Гастон, и плохой предприниматель Луи быстро довел компанию до банкротства. Последнюю попытку основать новый бизнес Луи предпринял в 1926 году, когда вместе с братом Артуром приступил к разработке двигателей для легких самолетов. Но ссора между братьями похоронила и этот проект. Последний успех Шевроле-конструктора относится к 1932 году, когда он разработал 10-цилиндровый звездообразный авиамотор. Но ни сил, ни средств на раскрутку проекта и создание новой фирмы у него не было.

Реклама 1932 года: «Новая "Шевроле Сикс" – именно та ценность, которую мир ждет от лидера».

Печальный финиш

В последние годы жизни Луи работал тем же, кем начинал – автомехаником, – причем на заводе «Шевроле» в Детройте. Трудно винить руководство компании «Дженерал моторс», в которую в то время уже входила «Шевроле», за то, что они не предоставили Луи более достойную должность. Юридически для компании он был никем, да и технического образования у него не было. Кроме того, от подачки Луи отказался бы.

В 1938 году Луи Шевроле тяжело заболел: у него начался атеросклероз ног – профессиональная болезнь гонщиков. Врачи запретили ему водить машину, и это окончательно подкосило Шевроле. Болезнь прогрессировала, и вскоре ему пришлось ампутировать ноги. От сопутствовавшей этому психологической травмы Шевроле уже не оправился, и последние годы его жизни прошли в забвении и нужде.

Луи Шевроле умер 6 июня 1941 года в возрасте 63 лет в своем доме в Лейквуде близ Детройта. Он похоронен в Индианаполисе.

Память о Луи Шевроле

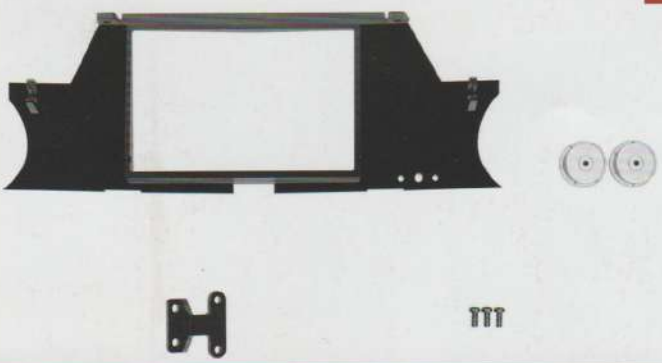
В 1975 году на входе в музей автогонок Индианаполиса в Спидвее, штат Индиана, в честь заслуг Луи Шевроле установлен мемориал. В его центре – бронзовый бюст Шевроле в шлеме гонщика и защитных очках. Не забыли Луи и земляки: в Ла Шо-де-Фон ему тоже установлен памятник. Впрочем, его не забудет никто, пока на дорогах мира есть автомобили, носящие его имя.

Бронзовый бюст Л. Шевроле в Спидвее.

В НОМЕРЕ 26

- МОНТАЖ МОТОРНОГО ОТСЕКА
- ЗОЛОТОЙ ВЕК ВОЛЖСКОГО АВТОЗАВОДА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПЕРЕДНЯЯ ПАНЕЛЬ МОТОРНОГО ОТСЕКА
- ЗВУКОВОЙ СИГНАЛ
- КРОНШТЕЙН СИГНАЛА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!